



भारत का राजपत्र The Gazette of India

असाधारण

EXTRAORDINARY

भाग III—खण्ड 4

PART III—Section 4

प्राधिकार से प्रकाशित

PUBLISHED BY AUTHORITY

सं. 103]

नई दिल्ली, बुधवार, अप्रैल 25, 2012/वैशाख 5, 1934

No. 103]

NEW DELHI, WEDNESDAY, APRIL 25, 2012/VAISAKHA 5, 1934

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

शुद्धि-पत्र

(अप्रैल, 2012 के 9वें दिन पारित)

मुम्बई, 19 अप्रैल, 2012

सं. टीएएमपी/53/2009-वीपीटी.—इस प्राधिकरण ने विशाखापट्टनम पत्तन न्यास पर, थर्मल कोल एवं स्टीम कोल के प्रहस्तन हेतु, अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारण से संबंधित मामला संख्या टीएएमपी/53/2009-वीपीटी पर 4 मई, 2010 को एक आदेश पारित किया था। इस आदेश को भारत का राजपत्र, असाधारण के भाग III, खण्ड 4 में राजपत्र संख्या 161 के माध्यम से 11 जून, 2011 को अधिसूचित किया गया था।

2. उपरोक्त आदेश के राजपत्र में अधिसूचना के समय अंग्रेजी पाठ के कुछ प्रावधानों का मुद्रण नहीं हुआ था। इसलिए, उपरोक्त आदेश में मुद्रण-त्रुटि के कारण मुद्रित नहीं हुए निम्नलिखित पैरा 7 से 8 (iv) (ग) बहाल किये जाते हैं और इन्हें पैरा 6(4) और पैरा 8(5) के मध्य पढ़ा जाना है :

"7. इस मामले में परामर्श संबंधी कार्यवाहियाँ इस प्राधिकरण के कार्यालय में अभिलेखों में उपलब्ध हैं। प्राप्त टिप्पणियाँ और संबद्ध पक्षों द्वारा की गई जिरह का सार प्रासंगिक पक्षों को अलग-से भेजा जाएगा। ये ब्योरे हमारी वेबसाइट <http://tariffauthority.gov.in> पर भी उपलब्ध करवाए जाएंगे।

8. मामले पर कार्यवाई के दौरान एकत्र की गई समग्र सूचना के संदर्भ से, निम्नलिखित स्थिति प्रकट होती है:-

- (i). यह प्रस्ताव सार्वजनिक निजी भागीदारी (पीपीपी) आधार पर विकसित किए जाने वाले विशाखापत्तनम पत्तन न्यास (वीपीटी) में प्रस्तावित मशीनीकृत टर्मिनल में तटीय आवगमन संचलन के लिए तापीय कोयला और भाप कोयला के प्रहस्तन के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क सीमा निर्धारित करने के लिए है। यह प्रस्ताव फरवरी 2008 में पोत परिवहन, सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय (एमएसआरटीएच) द्वारा जारी किए गए अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारण के लिए दिशानिर्देशों पर आधारित है।
- (ii). विचाराधीन प्रस्ताव पर हुई संयुक्त सुनवाई के बाद, वीपीटी ने अपने पत्रों दिनांक 15 अप्रैल 2010 और 24 अप्रैल 2010 द्वारा अपना प्रस्ताव संशोधित किया है जिसमें पूंजी लागत संशोधित कर ₹ 313.39 करोड़ की गई है और इष्टतम क्षमता संशोधित कर 7.39 मिलियन (73.6 लाख) टन की गई है। मामले की कार्यवाही के दौरान प्रेषित सूचना/स्पष्टीकरणों के साथ संशोधित प्रस्ताव दिनांक 24 अप्रैल 2010 पर इस विरलेषण में विचार किया गया है।
- (iii). वीपीटी ने अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारण के लिए अधिसूचना सं. टीएएमपी/52/2007-विविध दिनांक 26 फरवरी 2008 द्वारा जारी किए गए दिशानिर्देशों का सामान्यतः अनुपालन किया है। कुछ परिमाणकों / प्रतिमानों में प्रस्तावित विषयों पर अनुवर्ती अनुच्छेदों में चर्चा की गई है।

(iv). इष्टतम टर्मिनल क्षमता:

(क). इष्टतम पोत घाट क्षमता:

वीपीटी ने परीक्षित कोयला प्रहस्तन टर्मिनल की सर्वोत्तम पोत घाट क्षमता 7.36 मिलियन टन प्रतिवर्ष पर निर्धारित की है। आंतरिक बंदरगाह में ड्राफ्ट की सीमाएँ उद्घरित करते हुए, वीपीटी ने घाट क्षमता के निर्धारण के लिए कोयलाइज पोतों के प्रहस्तन पर विचार नहीं किया है। पत्तन ने क्लार्कसन रजिस्ट्री (जनवरी 2008) के बल्क कैरियर फ्लीट प्रोफाइल के आधार पर पेनामेक्स और हैडीमेक्स पोतों की क्षमता की हिस्सेदारी परिकल्पित की है।

उत्पादकता के संदर्भ में, दिशानिर्देशों में निर्धारित लदाई प्रतिमानों के अनुसार पत्तन द्वारा पेनामेक्स तापीय कोयला के लिए पोतों के लिए 40,000 टन और हैडीमेक्स पोतों के लिए 20,000 टन प्रतिदिन की प्रहस्तन दर सुविचारित की गई है। तथापि, कार्गो की हल्की प्रकृति उल्लेख करते हुए माप कोयले के लिए लदाई प्रतिमान पेनामेक्स के लिए 40,000 टन प्रतिदिन से 27,000 टन प्रतिदिन और हैडीमेक्स पोतों के लिए 20,000 टन प्रतिदिन से 15,000 टन प्रतिदिन का प्रस्ताव किया गया है। यह ध्यान देने है कि कोयले के कई ग्रेड और श्रेणियाँ हैं परंतु दिशानिर्देश प्रतिमान कोयले के विभिन्न प्रकारों के लिए विभिन्न प्रहस्तन दरें निर्धारित नहीं करते हैं। इस प्राधिकरण द्वारा अपने आदेश दिनांक 27 नवम्बर 2009 द्वारा वीपीटी में संयुक्त से कोकिंग कोयला और स्टीम कोयला के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारित करते समय स्वीकार किया गया था कि कोयले की प्रकृति उत्पादकता/प्रहस्तन दर को प्रभावित करेगी। उक्त आदेश में, स्टीम कोयले की प्रहस्तन दर 27,000 टन प्रतिदिन ली गई थी। यही स्थिति इस मामले में भी बनाए रखी गई है। वीपीटी द्वारा हैडीमेक्स पोत द्वारा स्टीम कोयले के लिए प्रस्तावित 15,000 टन प्रतिदिन प्रहस्तन दर पर विश्वास किया गया है।

(ख). इष्टतम यार्ड क्षमता:

(i). अपफ्रंट प्रशुल्क मार्गदर्शी विनिर्दिष्ट करते हैं कि यार्ड क्षमता, विकास के लिए पत्तन द्वारा उपलब्ध करवाए गए यार्ड क्षेत्र के लिए निर्धारित की जानी है। वीपीटी ने सुविधा के लिए आबंटित किए जाने हेतु प्रस्तावित 25 एकड़ क्षेत्र के संदर्भ में यार्ड क्षमता का निर्धारण किया है। यह ध्यान देने है कि यार्ड क्षमता उपलब्ध बैकअप क्षेत्र पर निर्भर है और मार्गदर्शी सुविचारित किए जाने वाले भंडारण क्षेत्र के लिए कोई प्रतिमान विनिर्दिष्ट नहीं करते हैं। क्षेत्र को थर्मल कोयला और स्टीम कोयला प्रत्येक के लिए 12.5 एकड़ समान रूप से आबंटित किया गया है।

(ii). स्टोकिंग क्षमता:

(क). अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारण के लिए मार्गदर्शी 3 टन प्रति वर्ग मी० पर स्टोकिंग अवयव प्रतिमान निर्धारित करते हैं। वीपीटी ने थर्मल कोयला के लिए 5 टन प्रति वर्ग मी० के स्टोकिंग अवयव पर विचार किया है। वीपीटी द्वारा प्रस्तुत स्पष्टीकरणों के आधार पर कि धूल को रोकने के लिए 7 मीटर ऊंची चार दीवारी खड़ी कर रहा है और पत्तन द्वारा प्रतिवेदित 0.71 टन प्रति घन मीटर, थर्मल कोयला के बल्क घनत्व को लेखा में लेते हुए, वीपीटी द्वारा प्रस्तावित 5 (7 x 0.71) के स्टोकिंग अवयव पर विचार किया गया है।

(ख). कार्गो की प्रकृति कार्गो की धूलपूर्ण प्रकृति के अलावा बिना नमी का हल्के होते हुए भार का कार्गो वीपीटी ने स्टीम कोयले के लिए 4 टन प्रति वर्ग मी० के स्टोकिंग अवयव पर विचार किया है। संयोगवश, आदेश सं. टीएमपी/58/2008-वीपीटी दिनांक 27 नवम्बर 2009 द्वारा वीपीटी में कोकिंग कोयला और स्टीम कोयला के प्रहस्तन के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क के निर्धारण में इस प्राधिकरण ने वीपीटी द्वारा परिकल्पित स्टीम कोयले के लिए 4 टन प्रति वर्ग मी० के स्टोकिंग अवयव पर विश्वास किया है। वीपीटी द्वारा प्रस्तावित स्टोकिंग अवयवों पर बिना किसी संशोधन के इस विश्लेषण में विचार किया गया है।

(iii). प्लॉट टर्नओवर:

कोयला टर्मिनल के लिए मार्गदर्शियों में प्रदत्त, प्लॉट टर्नओवर हेतु प्रतिमान 12 है। नवम्बर 2009 के मूल प्रस्ताव में, वीपीटी ने 10 दिनों की निःशुल्क भंडारण अवधि के आधार पर टर्नओवर अनुपात 30 पर विचार किया है। पत्तन ने एक वर्ष में 330 कार्य दिवसों और 10 दिनों के विराम समय का अनुमान लगाते हुए अप्रैल 2010 के अपने संशोधित प्रस्ताव में टर्नओवर अनुपात संशोधित कर 33 किया है। सिकाल लोजिस्टिक्स का मत है कि 30 का टर्नओवर अनुपात बहुत ज्यादा है। इस बात को ध्यान में रखते हुए कि रेल संपर्क में सुधार जिसके विकास की परिकल्पना पत्तन द्वारा दिये स्पष्टीकरण के अनुसार रेल साइड सेवा बढ़ाने की उम्मीद है और उसके द्वारा कार्गो की निकासी बढ़ाने तथा तड़कने का समय कम करने से पत्तन द्वारा परिकल्पित 33 का संशोधित टर्नओवर अनुपात लेखा में लिया गया है। इष्टतम क्षमता अर्जित करने और पोत घाट तथा यार्ड क्षमताओं के बीच बनेल से बचने के लिए उपलब्ध भंडारण प्लॉट का त्वरित वापसी समय आवश्यक है।

(iv). स्टेकिंग अवयव और ऊपर स्पष्ट किए गए टर्नओवर अनुपात को अंगीकृत करते हुए और मार्गदर्शियों में प्रदत्त सूत्र लागू करते हुए थर्मल कोयला और स्टीम कोयला के प्रहस्तन के लिए मशीनीकृत टर्मिनल की इष्टतम यार्ड क्षमता 7.36 मिलियन टन प्रति वर्ष (एमटीपीए) निर्धारित की गई है।

(ग). इष्टतम टर्मिनल क्षमता:
पूर्वको में बदले बिनाअपफ्रंट प्रशुल्क की गणना में दो क्षमताओं अर्थात् पोत घाट क्षमता और यार्ड क्षमता में से निम्नतर होते हुए मशीनीकृत टर्मिनल की इष्टतम क्षमता 7363818 टन प्रति वर्ष (लगभग 7.36 एमटीपीए) मानी गई है।
यदि टर्नओवर अनुपात और स्टेकिंग अवयव पर पूरी तरह प्रतिमानों के अनुसार ही विचार किया जाता है तो यार्ड क्षमता संशोधित परिमाणों के आधारित पर निर्धारित 7.36 एमटीपीए के विपरीत 1.79 मिलियन टन प्रति वर्ष होगी। "

रानी जाधव, अध्यक्ष

[विज्ञापन III/4/असाधारण/143/12]

TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS

CORRIGENDUM

(Passed on this 9th day of April, 2012)

Mumbai, the 19th April, 2012

No. TAMP/53/2009-VPT.—This Authority has passed an Order dated 4th May, 2010 in the case No. TAMP/53/2009-VPT relating to setting upfront tariff for handling thermal coal and steam coal at the Visakhapatnam Port Trust (VPT). This Order has been notified in the Gazette of India, Extraordinary, (Part III Section 4) on 11th June, 2011 vide Gazette No. 161.

2. Some provisions were not printed in the English version of the Gazette Notification of the above mentioned Order. Therefore, the following paragraphs 7 to 8 (iv) (c) not printed in the Gazette copy are reinstated and are to be read between para 6 (4). and para 8 (v):

"7. The proceedings relating to consultation in this case are available on records at the office of this Authority. An excerpt of the comments received and arguments made by the concerned parties will be sent separately to the relevant parties. These details will also be made available at our website <http://tariffauthority.gov.in>.

8. With reference to totality of the information collected during the processing of this case, the following position emerges:

- (i). The proposal is to fix upfront tariff cap for handling of thermal coal and steam coal for coastal movement at the proposed mechanised terminal at the Visakhapatnam Port Trust (VPT) to be developed on Public Private Participation (PPP) basis. The proposal is based on the guidelines for upfront tariff fixation issued by the Ministry of Shipping, Road Transport and Highways (MSRTH) in February 2008.
- (ii). After the joint hearing held on the subject proposal, the VPT has revised its proposal vide its letters dated 15 April 2010 and 24 April 2010 wherein the capital cost is revised to Rs.313.39 crores and the optimal capacity is revised upwards to 7.36 Million Tonnes. The revised proposal dated 24 April 2010 along with the information / clarifications furnished during the processing of the case is considered in this analysis.
- (iii). The VPT has in general complied with the guidelines issued for upfront tariff setting vide Notification No.TAMP/52/2007-Misc. dated 26 February 2008. Deviations proposed in some of the norms / parameters are, inter alia, discussed in the subsequent paragraphs.

(iv). Optimal Terminal Capacity:

(a). Optimal Quay Capacity:

The VPT has assessed the optimal quay capacity of the mechanised coal handling terminal at 7.36 Million Tonnes Per Annum. Citing draft constraints in the inner harbour, the VPT has not considered handling of capesize vessels for assessing the quay capacity. The port has assumed the share of capacity of panamax and handymax vessels on the basis of bulk carrier fleet profile of Clarkson Registry (January 2008).

With reference to the productivity, the handling rate of 20,000 tonnes per day for handymax vessels and 40,000 tonnes for panamax vessels as per the loading norms prescribed in the guidelines are considered by the port for thermal coal. Loading norm for steam coal is, however, proposed to be scaled down from 40,000 tonnes per day to 27,000 tonnes per day for panamax and 20,000 tonnes to 15,000 tonnes per day for handymax vessels citing the light nature of cargo. It is noteworthy that coal has many grades and categories but the norms forming part of the guidelines do not prescribe different handling rates for different types of coal. That the nature of coal will impact productivity / handling rate was recognised by this Authority while fixing upfront tariff for coking coal and steam coal combination at VPT vide its Order dated 27 November 2009. In the said Order, handling rate of steam coal was taken at 27000 tonnes per day. The same position is maintained in this case also. The handling rate for steam coal by handymax vessel at 15,000 tonnes per day proposed by the VPT is relied upon.

(b). Optimal Yard Capacity:

- (i). *The upfront tariff guidelines stipulate that the yard capacity is to be assessed for the area of the yard made available by the port for development. The VPT has assessed the yard capacity with reference to 25 acres of area proposed to be allotted for the facility. It is noteworthy that the yard capacity is dependent upon the backup area available and the guidelines do not specify any norm for storage area to be considered.*

The area is equally allotted for thermal coal and steam coal i.e. 12.5 acres each.

(ii). Stacking Capacity:

- (a). *The guidelines for upfront tariff setting prescribe the stacking factor norm at 3 tonnes per sq. m. The VPT has considered the stacking factor of 5 tonnes per sq. m. for thermal coal. Based on the clarification furnished by the VPT that it is erecting compound wall of 7 metres high as a dust barrier and taking into account the bulk density of the thermal coal at 0.71 tonnes per cubic metre reported by the port, the stacking factor of 5 (7 x 0.71) proposed by VPT is considered.*

(b). *The VPT has considered the stacking factor at 4 tonnes per sq. m. for steam coal, the nature of cargo being light weight without inherent moisture apart from dusty nature of cargo. Incidentally, in the fixation of upfront tariff for handling coking coal and steam coal at the VPT vide Order No.TAMP/58/2008-VPT dated 27 November,2009 this Authority relied upon stacking factor of 4 tonnes per sq. m. for steam coal assumed by the VPT. The stacking factors proposed by the VPT are considered in this analysis without any modification.*

(iii). Plot turnover:

The norm for plot turnover for a coal terminal prescribed in the guidelines is 12. In the original proposal of November 2009, the VPT considered the turnover ratio as 30 based on the free storage period of 10 days. The port has revised the turnover ratio to 33 in its revised proposal of April 2010 assuming 330 working days in a year and dwell time of 10 days. The Sical Logistics is of the view that the turnover ratio of 30 is very high. Keeping in view that the improvement in rail connectivity envisaged to be developed by the port by the year 2012 which is expected to increase rail side service, as clarified by the port, and thereby increasing the evacuation of cargo and reduce the dwell time, the revised turnover ratio of 33 assumed by the port is taken into account. Faster turnaround of the available storage plot is essential to achieve the optimal capacity and to avoid mismatch between quay and yard capacities.

(iv). *The optimal yard capacity of the mechanised terminal for handling thermal coal and steam coal adopting the stacking factor and the turnover ratio as explained above and applying the formula prescribed in the guidelines is assessed at 7.36 Million Tonnes Per Annum (MTPA).*

(c). Optimal Terminal Capacity:

The optimal capacity of the mechanised terminal is considered at 7363818 tonnes per annum (around 7.36 MTPA) being lower of the two capacities i.e. quay and yard in the calculation of upfront tariff without any rounding off.

If turnover ratio and cargo stacking factor are considered strictly as per norms, the yard capacity would be 1.79 Million Tonnes Per Annum as against 7.36 MTPA arrived at based on modified parameters."

RANI JADHAV, Chairperson

[ADVT.III/4/Exty/143/12]

1463 GI/12-2